

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

**COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET
DES QUESTIONS**

COMMISSIE VOOR DE MOBILITEIT

BELAST MET HET OPENBAAR VERVOER, DE OPENBARE WERKEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID

COMMISSION DE LA MOBILITÉ

CHARGÉE DES TRANSPORTS PUBLICS, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

VERGADERING VAN DINSDAG 16 APRIL 2024

RÉUNION DU MARDI 16 AVRIL 2024

VERSLAG ZONDER VERTALING

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

COMPTE RENDU SANS TRADUCTION

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

[105]

DÉBAT D'ACTUALITÉ

Le chantier au carrefour Léonard

[107]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Les travaux majeurs qui ont démarré l'an dernier à la hauteur du carrefour Léonard entraînent des perturbations importantes pour les usagers de la route. La récente fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo depuis Auderghem, en raison de problèmes de stabilité dans les tunnels, vient s'ajouter au passage à une bande pour tourner à droite vers l'autoroute E411 depuis Zaventem. La décision unilatérale des autorités flamandes de fermer partiellement le tunnel du ring et de dévier le trafic en surface exacerbe les problèmes de mobilité, auxquels s'ajoute la perspective de l'impossibilité de faire le tourne-à-gauche depuis Waterloo vers Auderghem.

Cet état de fait met une fois de plus en exergue un manque récurrent de communication et de concertation entre les trois Régions, et en particulier entre les Régions bruxelloise et flamande, au détriment des usagers. Il met en péril la fluidité du trafic et la sécurité des usagers, tout en ayant un impact très négatif sur l'accès à la capitale et la qualité de vie des riverains. Il compromet également la capacité d'intervention des services d'urgence en cas d'accident, comme l'ont signalé le Siamu et les pompiers.

Face à cette crise, deux réunions de concertation ont eu lieu avec la Région flamande. Celle d'hier a simplement reporté de deux jours la fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo, dans l'attente de mesures d'accompagnement.

Quelles démarches avez-vous entreprises auprès des autorités flamandes pour anticiper et résoudre la crise ? Quand avez-vous pris le dossier en main et avec quels résultats ? Quelles actions concrètes envisagez-vous pour garantir la fluidité du trafic à l'entrée de Bruxelles et réduire au maximum les perturbations ? De quels moyens disposez-vous et lesquels allez-vous mettre en œuvre ?

[109]

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- La gestion des travaux au carrefour Léonard frise le ridicule depuis quelques jours. Environ 100.000 véhicules le traversent tous les jours et Lydia Peeters, la ministre flamande de la Mobilité, a confirmé être au courant depuis début février de la nécessité de fermer le tourne-à-droite vers Waterloo. Pourtant, rien n'a été mis en place pour éviter les embouteillages monstres auxquels Flamands, Wallons et Bruxellois doivent faire face.

En tant que mandataire public, je ressens de la honte à cause de la légèreté avec laquelle ce dossier est géré. Madame la ministre, depuis quand votre cabinet est-il au courant de la nécessité de fermer cette bretelle vers Waterloo ? Qu'avez-vous fait depuis pour éviter ce chaos sur l'un des principaux axes d'entrée et sortie de Bruxelles ?

Des solutions sont peut-être envisageables. Le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, Benoît Cerexhe, et son échevin de la mobilité, Alexandre Pirson, accompagnés de leur service technique, se sont rendus sur place. Ce service affirme qu'il est possible de garder cette bretelle ouverte pour les véhicules légers, même avec les deux mètres nécessaires pour assurer la sécurité du chantier. Ce serait déjà précieux. Cette option a-t-elle été étudiée ? L'avez-vous défendue lors de la conférence interministérielle de la Mobilité ?

Pourquoi un chantier d'une telle ampleur n'est-il actif qu'en semaine ? Nous comprenons que, pour des raisons de sécurité, il ne soit possible d'y travailler que de nuit, mais il faudrait que ce soit toutes les nuits.

Le trafic est en partie reporté sur l'avenue de Tervueren. Or, deux bandes de cette avenue devraient aussi être fermées par la Région flamande pour installer une passerelle pour vélos au-dessus du carrefour des Quatre Bras. Cette fermeture devait durer quinze jours, dont tout un week-end. Le chantier a donc été reporté, vu le chaos actuel. Avez-vous discuté d'une nouvelle date avec vos homologues, afin d'éviter des problèmes supplémentaires ?

[113]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- La mobilité au niveau du carrefour Léonard était déjà extrêmement compliquée, et une nouvelle phase doit être mise en place, malgré un répit de deux jours - je ne comprends d'ailleurs pas très bien ce que ce délai va changer.

La gestion de ce dossier par les autorités flamandes est nulle, alors que l'impact est considérable pour les communes, notamment pour Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre et Watermael-Boitsfort.

D'après mes informations, aucun plan de mobilité ni mesure d'accompagnement n'ont été prévus par les autorités flamandes et la ministre Open Vld de la Mobilité. Face à l'ampleur des embouteillages et à la difficulté d'accès, même le Siamu aurait déjà averti qu'il ne serait plus en mesure d'intervenir en cas d'accident. C'est grave et même catastrophique !

DéFI plaide pour une suspension des travaux et l'élaboration d'un plan de mobilité adapté, ainsi que pour des mesures d'accompagnement. Nous plaidons également pour l'organisation urgente d'une réunion de concertation rassemblant tous les acteurs concernés : police, communes touchées, sociétés de transport, Régions et services de secours. Il faut en effet trouver une solution tous ensemble.

La sixième réforme de l'État prévoyait la mise en place d'une Communauté métropolitaine de Bruxelles, dont nous parlons souvent dans cette commission. Elle devait servir à organiser la mobilité autour de Bruxelles. Force est de constater que cela ne fonctionne pas et qu'il s'agit d'une coquille vide. DéFI n'avait pas voté cette réforme et a eu raison.

J'ai déposé une demande d'explications pour pouvoir aborder la question de manière un peu plus large, puisque le cadre des questions d'actualité ne nous permet de poser qu'une seule question. Quelles sont les différentes options étudiées, comme, à l'instar de la commune d'Auderghem et de sa bourgmestre Sophie de Vos, l'activation de tous les instruments juridiques possibles visant à faire respecter l'article 92 bis de la loi spéciale du 8 août 1980 ? Celui-ci dispose que les accès et sorties du ring autoroutier de Bruxelles (R0) ne peuvent être fermés ou rendus inutilisables qu'après concertation entre les Régions au sein de la communauté métropolitaine. Cela n'a pas été respecté par la Flandre. Qu'allons-nous faire ?

[115]

M. Ibrahim Dönmez (PS).- Alors que la situation de la mobilité est déjà catastrophique, nous apprenons que les travaux entrent aujourd'hui dans une nouvelle phase et qu'ils pourraient durer jusqu'à la fin de l'année, d'après l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer). Il serait désormais interdit de tourner à droite pour gagner Waterloo en provenance de Bruxelles.

Cette aggravation de la situation est due au fait que les ingénieurs de la Région flamande ont constaté que les dommages causés aux murs latéraux des entrées et aux dalles des tunnels sont plus importants que prévu. Je ne sais pas si leurs rapports sont parvenus entre-temps à Bruxelles Mobilité et à la Région wallonne. Des travaux supplémentaires doivent dès lors être menés à partir de ce mardi 16 avril, ce qui implique la fermeture de la bretelle d'accès de l'autoroute E411 au ring intérieur en direction de Waterloo. Les navetteurs seront donc fortement gênés.

L'accord de coopération prévoit que « les accès et sorties du ring autoroutier de Bruxelles ne peuvent être fermés ou rendus inutilisables qu'après concertation entre les Régions ». Certaines communes bruxelloises, constatant une augmentation de la circulation sur leur voirie, laquelle n'est pas prévue pour accueillir un tel charroi, envisagent d'adresser une mise en demeure à la Région flamande afin d'obtenir le report de cette deuxième phase. Je crois qu'Auderghem a déjà franchi le pas.

En cas d'échec de la concertation entre les Régions, envisagez-vous, Madame la Ministre, d'ester en justice afin de faire respecter l'accord de coopération ?

[117]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Votre homologue wallon M. Henry et vous-même, vous êtes inquiétés des travaux au carrefour Léonard lorsque vous avez appris il y a quinze jours que ceux-ci seraient beaucoup plus complexes et auraient un impact beaucoup plus important que prévu.

Vous avez participé hier à la commission interministérielle, qui a pu obtenir un aménagement minime pour deux jours, ce qui n'est certainement pas suffisant pour éviter les gros soucis auxquels on s'attend.

Qu'est-ce que la Flandre a prévu pour inciter les automobilistes qui empruntent ce carrefour à choisir un autre mode de transport durant la période des travaux ?

Que pourriez-vous proposer comme mesures complémentaires, en espérant que vous ayez une oreille attentive de la ministre Lydia Peeters ?

[119]

Mevrouw Cielkje Van Achter (N-VA).- Ik sta verstomd van sommige vragen. Er wordt gevraagd of u via de rechtbank overleg zult afdwingen. Daar zou echter geen enkele Brusselaar, Vlaming of Waal baat bij hebben. Ik ken het dossier niet ten gronde, maar ik hoop dat u met alle betrokkenen rond de tafel zit en dat u oplossingen vindt om de hinder te beperken. Ik heb de indruk dat er niet veel maatregelen in die zin werden genomen. Ik heb er alleszins geen informatie over gevonden.

Welke alternatieven kunnen er aangeboden worden? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan bijkomend openbaar vervoer. Lopen er gesprekken met de NMBS, De Lijn en de MIVB om mensen de mogelijkheid te bieden om over te stappen op het openbaar vervoer?

Door de grote media-aandacht voor het onderwerp zal nagenoeg iedereen al wel op de hoogte zijn van de problemen. Misschien waren de files vandaag daarom niet zo heel erg. Dat neemt echter niet weg dat er zeer duidelijk gecommuniceerd moet worden over de moeilijke situatie en de alternatieven.

Als ik het goed begrepen heb, is het om veiligheidsredenen werkelijk nodig dat er werken worden uitgevoerd in die tunnel, maar natuurlijk is overleg noodzakelijk en moet er voorzien worden in alternatieven in de mate van het mogelijke. Ik hoor graag van u wat er in die zin op tafel ligt.

[121]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Zoals mevrouw Van Achter zegt, is de herstelling van de Leonardtunnel noodzakelijk.

Ook in het Brussels Gewest worden bij de minste twijfel werken uitgevoerd. Denk maar aan de Troontunnel. Uiteraard zullen die werken heel wat hinder veroorzaken. Als inwoner van Sint-Pieters-Woluwe heb ik daar ook een brief over ontvangen. De oostkant is ondertussen al een sluipteg geworden. Overleg is dan ook meer dan nodig, hoewel ik me kan inbeelden dat dat niet gemakkelijk is. De drie gewesten zijn er immers bij betrokken. In het Waals Gewest zijn er dan ook nog eens, als ik me niet vergis, twee ministers bevoegd, een voor Mobiliteit en een voor Openbare Werken. Een dergelijke situatie hebben we in Brussel ook meegemaakt.

Ik sluit me dus aan bij de vragen van de collega's. Volgens Le Soir was er overleg en werd er een miniakkoord bereikt. Hoe moet het nu verder?

[123]

M. Francis Dagrín (PTB).- La situation au carrefour Léonard a toujours été pénible, mais nous atteignons un sommet dans le calvaire que subissent les travailleurs navetteurs, qui n'ont d'autre choix que de venir en voiture, et les Bruxellois touchés dans les communes concernées.

Mon groupe plaide lui aussi pour une suspension des travaux et une concertation urgente sur l'élaboration d'un plan de mobilité adapté, ainsi que des mesures d'accompagnement. Et ce, avec tous les intervenants, à savoir les autorités régionales, la police, les services de secours, les communes touchées, ainsi que les sociétés de transport.

Une fois de plus, nous constatons que la régionalisation de la compétence de la mobilité est un fiasco et une absurdité. Chaque entité fédérée lance des travaux de son côté, sans planification, coordination, ni concertation. Ce sont finalement les travailleurs des trois Régions qui en font les frais.

Quelles mesures allez-vous prendre pour mettre un terme au calvaire des navetteurs qui empruntent ce carrefour ?

[125]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Le carrefour Léonard est l'un des points névralgiques du réseau autoroutier du pays. À l'entrée de la Région bruxelloise - ou à sa sortie, selon le cas -, ce carrefour voit se croiser le ring et l'autoroute E411. En moyenne, 80.000 véhicules y passent chaque jour. Cet équipement est fortement sollicité et souvent en tension. Des perturbations, même minimales, affectent directement la circulation à l'entrée et à la sortie de la Région bruxelloise, mais aussi sur le ring.

La Région flamande avait annoncé bien à l'avance la nécessité de rénover ce carrefour. Toutefois, lors du chantier, on a découvert que les tunnels et les voiries étaient beaucoup plus vétustes que prévu. Même si ce chantier est nécessaire, il est clair que ce type d'interventions sur un ouvrage localisé de manière stratégique impose des mesures d'accompagnement adaptées.

La Région flamande a été confrontée à des soucis techniques imprévus qui l'obligent à revoir dans l'urgence les phases de travaux. C'est ainsi qu'une intervention qui était initialement présentée comme peu problématique, concentrée sur des fermetures de nuit, s'est soudainement transformée en intervention conséquente impliquant la neutralisation d'une bande de circulation par sens sur le ring en surface et la fermeture pour plusieurs mois du tourne-à-droite venant d'Auderghem vers Waterloo et du tourne-à-gauche venant de Waterloo vers Auderghem.

[127]

Ceci s'inscrit, en outre, dans un contexte de travaux en cours au niveau du carrefour des Quatre Bras et de l'avenue de Tervueren. Cette situation incite les automobilistes qui quittent la Région à éviter cette partie du ring, et donc à traverser les communes bruxelloises de Woluwe-Saint-Pierre et Woluwe-Saint-Lambert, Auderghem ou Watermael-Boitsfort. Cela crée un important report sur le réseau bruxellois, non programmé et donc problématique.

La mise en œuvre de la phase 2, qui consiste en la fermeture du tourne-à-droite vers Waterloo, va encore renforcer le report ailleurs, y compris en Région flamande.

La Région flamande n'a informé la Région bruxelloise que le 29 mars dernier des problèmes soudainement rencontrés. C'est à ce moment qu'elle a exposé qu'une bande par sens en surface devait être neutralisée et que le tourne-à-droite vers Waterloo serait fermé à partir du 22 avril jusqu'en fin d'année. La semaine dernière, elle a indiqué que la fermeture du tourne-à-gauche serait finalement avancée au 16 avril.

La sous-commission Delta de coordination des chantiers a été informée le 29 mars et a immédiatement souligné l'impossibilité de mener ces opérations sans mesures d'accompagnement adaptées et en travaillant de la sorte. Elle a demandé aux représentants du maître d'ouvrage de revoir leur organisation et de prévoir des sous-phases permettant d'isoler les périodes plus contraignantes des autres, de mettre à disposition des ressources appropriées pour accélérer les phases les plus perturbantes durant des périodes choisies, d'établir des déviations de trafic appropriées et d'intégrer dans son approche des mesures prenant en considération d'autres solutions que la mobilité automobile.

La Flandre, qui est à la manœuvre dans ce chantier, aurait dû prévoir des mesures d'accompagnement compatibles avec les besoins actuels, en envisageant par exemple la possibilité de travailler 24 heures sur 24 durant certaines phases adéquatement planifiées, pour assurer la viabilité des axes concernés. Elle aurait également dû tenir compte des grands chantiers prévus sur le ring et sur le territoire bruxellois, ainsi que ceux d'Infrabel, ce qui n'a pas été le cas.

[129]

Par conséquent, il est également essentiel de planifier des créneaux de travail permettant aux Régions flamande et bruxelloise de mener à bien les travaux prévus.

Mon cabinet a évidemment pris contact avec le cabinet de Mme Peeters dès qu'il a pris conscience des problèmes. Une réunion d'urgence a eu lieu la semaine dernière. Il en est ressorti que l'administration compétente, l'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer, AWV),

refusait de reporter le chantier et de prendre en main les mesures d'accompagnement telles que les déviations, la protection des quartiers, la communication et le renforcement des transports en commun.

Une seconde réunion, associant les communes, a eu lieu vendredi dernier, mais elle n'a pas permis d'avancer sur des mesures concrètes, l'AWV campant sur sa position. Aussi une conférence interministérielle de la Mobilité a-t-elle été convoquée en urgence hier soir, à la demande de M. Henry, afin de convenir de mesures concrètes.

[131]

(verder in het Nederlands)

Het Waals Gewest werd vertegenwoordigd door de heer Henry, die bevoegd is voor Mobiliteit, en door mevrouw De Bue, die bevoegd is voor Verkeersveiligheid.

[133]

(poursuivant en français)

Cette conférence interministérielle n'a abouti à aucun compromis, mais a permis une discussion. La ministre Peeters s'est montrée disposée à ce que le tourne-à-droite vers Waterloo reste fonctionnel aux heures de pointe les mardi 16 et mercredi 17 avril. Dans l'intervalle, elle s'est engagée à établir les mesures d'accompagnement les plus adaptées.

Nous avons rappelé qu'y parvenir en deux jours nous semblait ambitieux, mais elle s'est engagée à essayer de le faire dans ce délai. Pour nous en assurer, nous nous reverrons ce soir. Les Régions bruxelloise et wallonne seront naturellement constructives pour mettre ces mesures d'accompagnement en œuvre. Nous avons aussi rappelé que nous demandions un report jusqu'à ce qu'elles soient effectivement opérationnelles.

Parmi les propositions figurent l'identification et la mise en œuvre de schémas de déviation interrégionaux, l'identification et la mise en œuvre de mesures de protection des quartiers, l'identification et la mise en œuvre de mesures complémentaires par rapport à d'autres comportements - déplacements en transports publics ou à vélo, recours au télétravail, adaptation des horaires, etc. -, et l'identification et la mise en œuvre de mesures de communication intégrées et ventilées par public, à savoir vers les riverains, les navetteurs et les services de secours.

Les Régions wallonne et bruxelloise se sont montrées disposées à apporter leur assistance constructive au déploiement de ces mesures. C'est cependant l'AWV qui pilotera leur mise en œuvre.

Nous avons aussi insisté pour que les communes prennent part à ces réflexions. En conséquence, parmi les réunions prévues aujourd'hui, une se fera avec les communes concernées.

Tout cela est très ambitieux et essentiel pour la poursuite de ce chantier. La conférence interministérielle se repositionnera ce soir sur la base de l'évaluation de la situation qui lui sera présentée.

[135]

Mme Peeters a aussi laissé entrevoir la possibilité de différer le chantier si elle n'arrivait pas à mettre en œuvre les mesures nécessaires en deux jours, tout en espérant ne pas devoir en arriver là. Nous avons exprimé nos inquiétudes et allons évidemment suivre la situation de près, mais aussi rechercher des

solutions. Il est entendu que nous exigerons ce soir le report du démarrage de la deuxième phase tant que les mesures d'accompagnement ne seront pas opérationnelles.

[137]

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Van Achter, u zegt dat u weinig gevonden hebt over maatregelen om de hinder te beperken. Dat is ook precies ons verwijt. Het project valt zwaarder uit dan was aangekondigd. Nu gebeurt het wel vaker dat tijdens werkzaamheden blijkt dat de schade groter is dan verwacht, maar dan moet je ook flexibel zijn. Zodra wij eind maart vernamen dat dat het geval was, hebben we gevraagd om veel meer begeleidende maatregelen. De administraties van de gemeenten en de drie gewesten werken daar momenteel aan.

Er is geen manier om een dergelijke renovatie uit te voeren zonder zware gevolgen voor de omgeving. Het is nu zaak om die zo goed mogelijk te begeleiden. Geen enkele gemeente of geen enkel gewest betwist de noodzaak van het project, maar iedereen vraagt wel een korte adempauze om die begeleiding uit te werken en ervoor te zorgen dat alle opties bekeken worden.

[139]

(poursuivant en français)

La question du maintien du trafic automobile a été étudiée. La Région flamande affirme que ce n'est pas possible techniquement et nous avons demandé à Bruxelles Mobilité de le confirmer. Il est important d'analyser chaque idée en profondeur et de chercher des solutions pour réduire l'impact du chantier.

La décision d'entamer une procédure en justice doit être prise par le gouvernement bruxellois. Nous en discuterons ce jeudi en gouvernement. Je tiens évidemment le ministre-président au courant de la situation. Il est vrai que la commune d'Auderghem a envoyé une mise en demeure, ce qui constitue la première étape de la procédure en justice. La commune n'a pas la possibilité de convoquer une conférence interministérielle. La Région en a déjà organisé une et une autre aura lieu ce soir. J'espère que la concertation pourra se poursuivre et que nous arriverons à convaincre la ministre Peeters de mettre en œuvre les mesures indispensables.

[141]

(verder in het Nederlands)

Als oorzaken voor de huidige situatie gaf minister Peeters aan dat er tijdens de werken werd ontdekt dat de schade veel groter is dan aanvankelijk werd ingeschat en dat de herstelling dus ook een veel grotere impact zal hebben. Haar voornaamste argument om de werken niet uit te stellen, is dat in dat geval een nog zwaardere fase, die nu tijdens de zomervakantie gepland staat, naar de periode na de zomervakantie zou verschuiven. Zij wil de totale sluiting van de tunnel voornamelijk beperken tot tijdens de zomervakantie. Een uitstel nu zou betekenen dat we in september en oktober met zware gevolgen voor het verkeer zitten.

Gisteren bevestigde minister Peeters tijdens de interministeriële conferentie dat ze ervan uitgaat dat ze in twee dagen tijd begeleidende maatregelen kan uitwerken én uitvoeren. Ze maakte wel het voorbehoud om de werken alsnog te kunnen uitstellen als dat niet zou lukken in twee dagen, maar dan bestaat de vrees dat andere fasen van de werken buiten de schoolvakanties vallen en dat een aantal onderaannemers zich terugtrekken uit het project.

Dat waren een aantal van de argumenten die werden gegeven, maar ik wil niet te veel namens Vlaanderen spreken. De Brusselse regering zal druk blijven uitoefenen en tot nu toe gebeurde dat naar mijn aanvoelen in overeenstemming met de gemeenten en met het Waals Gewest.

De voorzitter.- Bedankt voor uw uitgebreide uitleg over een project dat, alles welbeschouwd, een project van Vlaanderen is.

[145]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Personne ne nie que la rénovation des tunnels est nécessaire, mais elle affecte la mobilité, la qualité de vie et la vie économique de tout l'est de Bruxelles. Je ne comprends pas pourquoi la commission interministérielle s'est réunie aussi tard, alors que le problème causé par le mur de soutènement était connu depuis février. Pourquoi ne pas avoir mis en place des mesures d'accompagnement ?

Pour les prochaines semaines, ne faudrait-il pas organiser une réunion intercabinets hebdomadaire pour accompagner le chantier ? Cela permettrait d'éviter les surprises et de ne plus mettre en difficulté tous ceux qui passent par là.

Vous n'avez pas précisé les mesures d'accompagnement que vous demandez à la Région flamande et que vous prenez au niveau de la Région bruxelloise. Je vous invite à prendre le dossier à bras-le-corps. Vous n'avez pas non plus répondu au sujet de la fermeture du carrefour des Quatre Bras à Tervueren. Allez-vous demander un report ?

[147]

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Je suis très surpris que vous n'ayez été informée que le 29 mars, alors que la ministre libérale flamande caressait ce projet depuis début février. J'y vois une erreur politique de sa part.

Vous dites que Bruxelles Mobilité étudie la possibilité de laisser la bretelle ouverte pour les véhicules légers. Pouvez-vous nous garantir que le résultat de son analyse sera rendu public et que nous en serons informés ?

Vous parlez d'un schéma de déviation, de communication et de protection des quartiers. Je trouve hallucinant que ces mesures d'accompagnement n'aient pas encore été mises en place, alors que la ministre flamande était consciente depuis deux mois de ce qui allait se passer. Cette gestion m'apparaît très préoccupante.

Nous soutenons évidemment votre demande de report jusqu'à ce que les mesures d'accompagnement soient opérationnelles, car c'est bien la moindre des choses. Quant à la passerelle qui doit traverser l'avenue de Tervueren, elle a déjà été transportée au carrefour des Quatre Bras. Il est difficilement imaginable que ces travaux soient reportés de plusieurs mois. Or, ils auront de lourdes conséquences. Allez-vous demander leur report ? Si non, savez-vous comment les deux chantiers seront coordonnés ?

[149]

M. Jonathan de Patoul (DéFI).- Le chaos préexistait à la phase 2 et à notre débat d'aujourd'hui. La Flandre fait preuve d'amateurisme et d'une absence totale de concertation et de respect des Bruxellois dans ce dossier, ce qui est proprement scandaleux.

Vous nous dites que la Flandre est à la manœuvre, mais qu'en est-il exactement ? Il nous reste deux jours pour trouver des solutions. Je vous engage à demander un report de cette deuxième phase, tant que nous

n'aurons pas de garanties sur la suite et sur les mesures qui doivent être prises - et auraient d'ailleurs déjà dû l'être.

Il y a quelques années, lorsqu'un incendie s'est déclaré au niveau du viaduc Herrmann-Debroux, des solutions alternatives ont rapidement été mises en place. Cela prouve que c'est possible, même si la situation actuelle est d'une tout autre ampleur.

Vous avez le devoir de faire respecter l'intérêt des Bruxellois et des Bruxelloises dans ce dossier, y compris en intentant des actions en justice. Cela peut s'avérer nécessaire pour mettre la pression sur une autre Région qui ne respecte pas Bruxelles.

[151]

Mme Ingrid Parmentier (Ecolo).- Le problème vient de la Région flamande, la ministre n'a pas toutes les clés pour le régler, mais nul doute qu'elle fait ce qu'elle peut pour transmettre nos inquiétudes.

Les médias ont abondamment relayé les problèmes de mobilité causés par le chantier, mais je n'ai rien vu concernant les solutions alternatives, comme les transports en commun ou le vélo. Je vous encourage à renforcer la communication sur le sujet. Cela enchante peu d'automobilistes de subir des embouteillages pendant des mois. Dans leur intérêt et celui du trafic, il serait bon de les informer précisément sur les possibilités d'effectuer ce trajet par d'autres moyens que la voiture individuelle.

Il faut se montrer exigeant vis-à-vis de la Région flamande qui nous met dans cette situation et veiller à limiter le report de trafic. Serait-il possible de mobiliser des bus De Lijn sur des bandes dédiées pour effectuer des trajets fort empruntés par les utilisateurs de ce carrefour ?

[153]

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Van onvoorziene omstandigheden kennen we in Brussel nagenoeg alles.

Het is goed dat er constructief wordt vergaderd, dat de opties worden opengehouden en dat er snel begeleidende maatregelen worden getroffen.

[155]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je rappelle que nous avons été mis au courant le 29 mars, ce qui explique que nous n'ayons agi qu'à ce moment. Nous avons tout de suite demandé une réunion en urgence, qui a eu lieu. La conférence interministérielle (CIM) s'est tenue dès le moment où la réunion entre les Régions flamande et bruxelloise et la commune d'Auderghem et la réunion avec toutes les communes bruxelloises concernées n'ont pas abouti à un résultat positif. C'est à ce moment que nous avons décidé de porter la concertation au niveau de la CIM et nous poursuivrons dans cette direction.

Vous demandez que les cabinets se voient de manière hebdomadaire, mais ils se voient quotidiennement actuellement. Je reçois des informations en direct à propos de ce qu'il se passe dans ces réunions.

Concernant le carrefour des Quatre Bras et la construction de la passerelle, je viens de recevoir une information de mon cabinet selon laquelle la Région flamande attendrait la fin du chantier au carrefour Léonard pour lancer celui de la passerelle. Même si cette passerelle permettrait aux cyclistes de disposer d'une autre solution, il est préférable de postposer ce chantier.

Nous avons demandé d'inviter les communes à la réunion qui se déroule aujourd'hui, lors de laquelle seront présentées toutes les études dont nous disposons. Les experts de Bruxelles Mobilité seront également présents. Vu le délai de 24 heures, ces études ne sont évidemment pas aussi étendues que si les experts avaient disposé de plusieurs mois.

[157]

Madame Parmentier, une réunion est prévue cet après-midi avec les opérateurs de transport en commun, car ils font partie des solutions. L'un des enjeux consiste en effet à communiquer auprès des navetteurs au sujet des solutions qui s'offrent à eux pour se rendre à Bruxelles et en repartir.

La communication auprès des riverains doit également être renforcée. En résumé, toutes les parties concernées, y compris les services de secours, doivent faire l'objet d'une communication ciblée pour faire en sorte d'éviter le report du trafic dans les quartiers avoisinants.

- *Les incidents sont clos.*

[161]

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DOMINIEK LOOTENS-STAEL

**AAN MEVROUW ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN
VERKEERSVEILIGHEID,**

betreffende de bestrijding van het zwartrijden op het MIVB-net in 2023.

[163]

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Uit cijfers die ik van u mocht ontvangen als antwoord op een schriftelijke vraag, blijkt dat de MIVB vorig jaar maar liefst 72.651 boetes aan zwartrijders gaf. Bij de 1,4 miljoen gecontroleerde reizigers gaat het vooral om eerstegraadsovertredingen (54.459), gevolgd door recidivisten (17.967) en in mindere mate reizigers die vervalste documenten gebruikten (225). Tot hiertoe zijn dat gebruikelijke cijfers voor een hoofdstad als Brussel.

Wat wel opvalt, is dat de MIVB toegeeft dat slechts 40% van de boetes rechtstreeks geïnd wordt. Door gerechtsdeurwaarders in te zetten kan de openbaarvervoermaatschappij dat percentage doen stijgen tot 50%. Met andere woorden: een op de twee gecontroleerde zwartrijders die een boete ontvangen, betaalt die niet! Dat is niet enkel een slag in het gezicht voor de reiziger die zijn vervoersbewijs keurig betaalt, maar ook een verkeerd signaal naar de zwartrijders. Hun wordt impliciet meegedeeld dat ze hun asociale gedrag ongestoord kunnen voortzetten op kosten van de samenleving.

Ik kan me voorstellen dat de MIVB door die boetes niet te innen enkele honderdduizenden euro's misloopt, en dan weten we nog niet hoeveel ongecontroleerde zwartrijders er door de mazen van het net glippen en op kosten van de samenleving gratis het openbaar vervoer gebruiken. Dat gebeurt dan nog in een periode waar zware investeringen aan de gang zijn, zoals metrolijn 3, de vernieuwing van de tram- en busvloot of de uitbreiding van het tramnet.

[165]

Bovendien hebt u tijdens deze regeerperiode het sociaal tarief uitgebreid naar meerdere doelgroepen, die daardoor bijna gratis kunnen reizen. Het argument dat mensen zwartrijden omdat ze geen vervoerbewijs kunnen betalen, houdt dan ook geen steek. Er moet dus een andere oorzaak zijn en volgens mij ligt het voor een groot stuk aan asociaal gedrag, egoïsme en het feit dat sommigen gewoon lak hebben aan de samenleving.

Hoe worden de kosten van het zwartrijden in rekening gebracht als de begroting van de MIVB wordt opgesteld? Hoeveel geld loopt de MIVB jaarlijks mis door zwartrijden? Ik ga ervan uit dat u daar toch enige informatie of op z'n minst prognoses over hebt.

Hoe verklaart u dat de helft van de boetes die de MIVB in 2023 uitschreef, niet geïnd werd? Wat is het profiel van de wanbetalers? Om welk soort overtredingen gaat het meestal?

Welke stappen zet de MIVB wanneer de wanbetaler een persoon zonder verblijfsvergunning is? Wordt de politie er dan automatisch bij gehaald? Dat zou logisch zijn, want anders kan elke wanbetaler zeggen dat hij geen verblijfsvergunning heeft.

Welke acties wilt u samen met de MIVB ondernemen om het percentage niet-geïnde boetes terug te dringen? Wanneer asociaal gedrag niet bestraft wordt, zal het immers steeds herhaald worden en zal het aantal zwartrijders nooit dalen. Hopelijk kunt u ons enig uitzicht op verbetering geven.

[167]

Mevrouw Elke Van den Brandt, minister.- De begroting van de verkeersinkomsten van de MIVB wordt elk jaar evolutief gemaakt. Fraude wordt dus op recurrente basis in rekening gebracht.

In 2022 bedroeg de zichtbare fraude 7,1%. Sommige boetes zijn niet geïnd omdat de MIVB niet altijd over de exacte identiteit van de overtreder beschikt of omdat veel overtreders niet solvabel zijn. De MIVB doet een beroep op een deurwaarder om niet-betaalde boetes zoveel mogelijk te recupereren.

Er bestaat geen typisch profiel van de overtreder. De voornaamste overtreding is reizen zonder geldig vervoerbewijs. De controleurs vragen de identiteit van elke reiziger zonder geldig vervoerbewijs. Als de persoon in kwestie weigert zijn identiteit te geven, kan de politie worden opgeroepen.

[169]

De heer Dominiek Lootens-Stael (Vlaams Belang).- Mijn vraag omvatte verschillende aspecten. Ik heb niet op alles een antwoord gekregen.

De voornaamste vraag is hoe we die situatie in de toekomst zullen verbeteren. U zegt dat sommige mensen geen geldig vervoerbewijs hebben omdat ze niet solvabel zijn. Zoals ik al zei, is dat een weinig geloofwaardig argument gezien de voorkeurtarieven die grote groepen mensen, en in het bijzonder mensen met weinig middelen, genieten: het moet voor hen geen probleem zijn hun bijdrage te betalen.

Als mensen weigeren hun identiteit kenbaar te maken, "kan" volgens u de politie erbij worden gehaald. Ik had u liever horen zeggen dat de politie er dan bij gehaald wordt. Op welke basis wordt bepaald of dat al dan niet gebeurt? Het zou de regel moeten zijn dat als iemand de spelregels niet naleeft, de politie ingrijpt om het probleem aan te pakken.

U geeft nergens in uw antwoord uitzicht op verbetering. De helft van de betrapte zwartrijders betaalt geen boete. Als die mensen de indruk hebben dat ze daarmee wegkomen, zal het zwartrijden niet afnemen. Zo lost u het probleem niet op. Als u het zwartrijden op zijn beloop laat, zal het fenomeen alleen maar toenemen. Straffeloosheid leidt tot meer inbreuken, zo simpel is dat. Ik hoop dat u alsnog uitzicht kunt bieden op verbetering, bijvoorbeeld in een bijkomend antwoord.

- *Het incident is gesloten.*

[173]

QUESTION ORALE DE M. DAVID WEYTSMAN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant le faible succès de l'offre S et les synergies avec la STIB.

M. le président.- En l'absence de M. David Weytsman, sa question orale est lue par Mme Anne-Charlotte d'Ursel.

[177]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Si l'on parle souvent de vélos, de voitures ou encore de transports en commun dans cette commission, on parle assez peu des trains. Bien sûr, la SNCB et la circulation ferroviaire dépendent du niveau fédéral, mais, si l'on souhaite aussi ardemment qu'on le dit le report modal à Bruxelles, il est grand temps d'utiliser l'infrastructure ferroviaire déjà existante pour proposer aux Bruxellois et à leurs visiteurs de se déplacer au sein de la Région.

Le train ne représente aujourd'hui que 1 % des déplacements dans Bruxelles. La fréquentation des gares de notre Région, au nombre de 35, en est la preuve. Une réelle différence existe entre les gares dites « névralgiques », soit la gare du Nord, la gare Centrale et la gare du Midi, qui attirent plus de 60.000 visiteurs par jour, et les gares « moyennes » comme Bruxelles-Schuman ou Etterbeek, qui attirent quelque 6.000 visiteurs, et enfin les gares plus petites, comme celles de Haren (80 passagers par jour), Arcades (90), Simonis, Evere, Bruxelles-Ouest, qui comptent toutes moins de 1.000 passagers par jour.

Ces fréquentations très faibles semblent démontrer que nos grandes gares fonctionnent très bien, notamment grâce aux navetteurs et visiteurs, mais que l'utilisation du train pour se déplacer dans Bruxelles reste assez peu développée. Au vu de ces résultats décevants, pouvez-vous expliquer comment vous avez travaillé durant cette législature avec le ministre fédéral de la Mobilité ?

Le renforcement de l'axe est-ouest des trains S et les travaux de mise à double voie, nécessaires à l'augmentation de la fréquentation sur cette ligne, faisaient partie des projets présentés dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience.

[179]

La mise en service était planifiée d'ici la fin de la législature. Où en est-on ?

Le plan Good Move identifie une série d'objectifs afin d'améliorer l'offre S :

-
- disposer en heure de pointe, en semaine et le samedi, a minima d'une offre ferroviaire de quatre trains par heure et par sens, cadencés au quart d'heure, pour l'ensemble des liaisons S, et de deux trains par heure en période creuse ;
 - faciliter les déplacements en train en soirée entre la Région et sa périphérie en réalisant une extension de la plage horaire de circulation des trains S pour que les derniers trains partent des gares principales après 0h30 ;
 - renforcer la relation est-ouest en reliant le quartier européen, le quartier Nord, Jette et Berchem-Sainte-Agathe ;
 - créer une halte à la place Verboeckhoven, aussi appelée « Cage aux ours », pour permettre la connexion entre le réseau S et la future ligne 3 du métro ;
 - déplacer la halte d'Evere afin de l'intégrer dans le développement de la zone Josaphat, ou encore déplacer la gare de Moensberg pour permettre la connexion entre les lignes 124 et 26 ;
 - aménager des haltes et du matériel roulant (confort, accessibilité, information) ;
 - assurer la connaissance de l'offre ferroviaire par les Bruxellois.

Qu'avez-vous mis en place, en collaboration avec votre homologue fédéral, la SNCB et la STIB au sujet de ces différents objectifs ?

De son côté, le ministre fédéral avait souligné son ambition de réaliser :

- le renforcement de l'axe est-ouest en complément de l'axe nord-sud ;
- une intégration tarifaire nationale ;
- 500 mètres de voies supplémentaires avec un nouvel ouvrage d'art proche de l'usine Audi Bruxelles ;
- la création éventuelle de nouveaux points d'arrêt.

Comment avez-vous abordé cette thématique au sein du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) ou au sein du comité de pilotage du RER ?

Quelles conséquences générales ces projets auront-ils pour la STIB ? Que prévoit la STIB pour soutenir davantage l'offre S, notamment en améliorant sa visibilité aux nœuds intermodaux ? Il ne s'agit pas de savoir qu'il y a une gare, mais plutôt si on peut y avoir une connexion rapide. Mon groupe proposait, par exemple, des systèmes d'affichage en temps réel des heures d'arrivée des trains sur les écrans numériques des bus, métros et trams afin d'améliorer la lisibilité des connexions. Pourquoi cela ne le fait-on toujours pas à Bruxelles alors que cela existe ailleurs ?

[181]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- L'axe est-ouest des trains S, qui relie le quartier européen à Jette, présente en effet un immense potentiel en raison des temps de parcours imbattables. Le renforcement de cette connexion figure aujourd'hui dans les différents plans d'investissement et de transport.

Sur le plan pratique, les travaux visant à doubler la voie unique de cette section sont prévus pour l'été prochain. À partir de juin 2025, la relation S4 sera exploitée à une fréquence de deux trains par heure et par sens. Elle sera alors redirigée vers Ottignies - Louvain-la-Neuve et circulera également le week-end.

Au cours de la législature, les services ont été renforcés, entre autres avec la mise en service puis le doublement de la desserte de la gare d'Anderlecht. En 2022, 17 gares sur 35 avaient atteint l'objectif minimal de desserte, tandis que 11 l'avaient atteint partiellement, la fréquence devant être améliorée en heures de pointe ou en heures creuses, selon le cas. Enfin, 7 ne l'avaient pas encore atteint, notamment les 3 gares de la ligne 28.

La SNCB va répondre favorablement à la demande bruxelloise d'augmenter l'amplitude de la circulation des trains S. Dès décembre 2024, les vendredis et samedis en soirée, le dernier départ des relations S1, S2, S8 et S10 depuis la gare Centrale aura lieu, selon le cas, entre 00h56 et 1h52. Il s'agit d'une avancée considérable de la SNCB qui permet de positionner le train comme un mode de transport crédible pour assurer des déplacements liés aux activités culturelles et aux loisirs au sens large, tant pour les Bruxellois que pour les habitants de la périphérie.

(Mme Carla Dejonghe, doyenne d'âge, prend place au fauteuil présidentiel)

[185]

Le potentiel de croissance reste très élevé mais l'utilisation du train à Bruxelles durant le week-end a déjà augmenté d'environ 15 % depuis le début de la législature, malgré le Covid-19. La tendance est d'autant plus marquée dans les petites gares : sans les cinq grandes gares bruxelloises (celles de la jonction Nord-Midi, Schuman et Bruxelles-Luxembourg), les montées en gares ont grimpé de 80 % entre 2019 et 2023. Nous souhaitons poursuivre sur cette voie encourageante !

Les plans d'investissements de la SNCB et d'Infrabel jusqu'en 2032 prévoient de nombreux investissements dans les gares et haltes bruxelloises. Ils font l'objet d'une concertation avec la Région bruxelloise et comprennent notamment la rénovation de parkings de voitures en lien avec le projet de réseau express régional, la création ou le renforcement de l'offre de stationnement pour les vélos dans treize gares, la rénovation des quais ou le placement d'ascenseurs dans une vingtaine de gares, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité.

L'offre de la SNCB figure sur tous les plans du réseau de la STIB et est intégrée dans le moteur de recherche d'itinéraire de son site et son application, ainsi que sur l'application Floya. Les bus et trams, à l'exception des plus anciens, annoncent également les correspondances avec la SNCB. L'offre intermodale de transports publics est déjà affichée en temps réel à certains arrêts de la STIB. Pour d'autres arrêts, le travail est en cours.

L'intégration billettique et tarifaire réalisée avec les titres Brupass et Brupass XL constitue également un grand pas vers l'intégration des différents réseaux de transport en Région bruxelloise et dans la périphérie proche. Une campagne commune des quatre opérateurs de transports publics a été réalisée pour l'offre Brupass XL.

[187]

Plusieurs lignes de bus créées récemment par la STIB ont d'ailleurs comme point de chute une gare du réseau S. Les projets de tram en cours comportent tous la dimension d'interconnexion avec le train : le

tram 10 relie Neder-Over-Heembeek à la gare du Nord, le tram de Tour & Taxis ira à la gare du Nord et à la gare Centrale, le tram de l'aéroport aura son terminus juste au-dessus de l'entrée de la gare, etc.

Même s'il reste beaucoup à faire, une dynamique très positive est à l'œuvre entre les opérateurs de transports en commun, ce qui fait en sorte que tous les gouvernements prennent leurs responsabilités et investissent. Bruxelles a démontré dans les décennies précédentes qu'investir dans ses transports en commun valait la peine. Nous pouvons être fiers de notre réseau.

Je suis contente du changement au niveau fédéral, avec cette nouvelle dynamique et le contrat de gestion de la SNCB, où les demandes de la Région bruxelloise ont été incluses. J'espère évidemment que le prochain gouvernement continuera en ce sens.

[189]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vos réponses témoignent d'une légère amélioration. Une augmentation de la part modale des trains S a-t-elle été constatée ? Les résultats de la dernière enquête sur les comportements de déplacement à Bruxelles viennent d'être publiés. Ils devraient permettre d'affiner les chiffres relatifs à l'utilisation du train pour les déplacements à l'intérieur de Bruxelles, et de mesurer l'évolution de ceux-ci en dix ans. Une légère amélioration est à noter au niveau des horaires et de la fréquence de ces trains.

Un autre élément extrêmement important pour inciter les Bruxellois et les navetteurs à utiliser davantage le train est l'information et la communication. La campagne sur l'offre Brupass XL est certes un élément fondamental, mais un problème demeure au niveau de la lisibilité des connexions possibles au sein du réseau.

Le groupe MR avait réalisé un état des lieux des signalétiques en place sur le réseau de métro, tram et bus. Il avait notamment mis en évidence la mauvaise signalisation des gares jouxtant certaines stations de métro. Nous avons également réalisé un micro-trottoir pour demander aux usagers s'ils étaient au courant de leur existence. C'était rarement le cas, y compris parmi les employés de la STIB.

La STIB ne pourrait-elle pas afficher sur les quais de métro les temps d'attente pour le train, pour informer les Bruxellois de la possibilité d'utiliser ce moyen de transport dans Bruxelles ?

[191]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Nos études décennales sur les déplacements comprennent également le train. Comme il est question ici des navetteurs, les deux autres Régions doivent bien sûr y participer.

Pour mieux faire connaître l'offre - un enjeu important -, la Région collabore avec la SNCB afin de proposer des campagnes conjointes visant à stimuler la promotion de l'offre S chaque fois qu'elle est renforcée. L'application Floya poursuit le même objectif.

L'intermodalité entre la SNCB et la STIB mérite une attention particulière. Le nouveau contrat de service public de la STIB et le nouveau contrat de gestion, dont nous débattons la semaine prochaine, prévoient qu'une analyse sera réalisée en 2024 sur les conditions permettant de garantir cette intermodalité, notamment dans le cadre de l'extension de l'offre en soirée.

Je pense qu'une dynamique positive s'est mise en branle. Du reste, pendant cette législature, mon cabinet a mis en place, à cet effet, des mécanismes de concertation simple et récurrente entre les différents acteurs concernés par la politique ferroviaire dans la Région : la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité et le cabinet du ministre fédéral de la Mobilité.

- *L'incident est clos.*

[195]

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

ET À MME ANS PERSOONS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE L'URBANISME ET DU PATRIMOINE, DES RELATIONS EUROPÉENNES ET INTERNATIONALES, DU COMMERCE EXTÉRIEUR ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

concernant l'esthétique des espaces publics et des voiries régionales et communales et le rôle du maître-architecte (BMA).

[197]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Durant toute la législature, mon groupe a dénoncé le manque d'harmonie et d'esthétique des nouveaux espaces publics portés par votre majorité : places minéralisées, arbres et végétation quasi absents, rénovation fonctionnelle mais sans âme des voiries régionales, mobilier urbain de piètre qualité, manque de cohérence, de symétrie ou d'harmonie architecturale, etc. Les blocs de béton installés un peu partout dans la Région pour fermer des voiries aux voitures et délimiter à la va-vite des pistes cyclables en sont l'exemple le plus flagrant. Censés être temporaires, ces blocs sont encore présents à de nombreux endroits, enlaidissant incontestablement la ville.

Le groupe MR estime que la majorité, avec sa volonté presque obsessionnelle de bannir les voitures de la ville, en privilégiant la réalisation d'infrastructures pour les cyclistes et de « zones de rencontre » où doivent cohabiter les modes de déplacement actifs, a oublié un point essentiel : la nécessaire esthétique. Pour être attractive, tant pour ses habitants que pour ses travailleurs, ses touristes et ses investisseurs, la ville doit être belle.

Je m'interroge dès lors sur le rôle potentiel du maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale pour ce qui concerne la qualité architecturale et l'esthétique des espaces publics et de la voirie. Nous savons que certains projets de réaménagement d'espaces publics sont réalisés avec son appui, le maître d'ouvrage étant Bruxelles Mobilité ou l'administration communale, selon les voies concernées. Des cahiers des charges types du maître-architecte, spécifiques aux particularités des marchés d'espaces publics, sont d'ailleurs disponibles sur son site. Nous doutons toutefois qu'il soit systématiquement impliqué dans les aménagements de voirie, définitifs ou provisoires, notamment ceux visant la mobilité. En outre, si le maître-architecte est compétent pour se prononcer sur la qualité d'un projet, cette notion ne rejoint pas entièrement celle de l'esthétique, certes plus subjective.

[199]

Pour chacun des quatre piliers d'intervention du maître-architecte, à savoir l'organisation de concours, la recherche par le projet, la remise d'avis et la réunion de projet, pourriez-vous préciser les espaces publics et les voiries de la Région pour lesquels une intervention du maître-architecte a été sollicitée depuis le début de la législature, en précisant chaque fois le pilier d'intervention concerné ?

Dans le rapport relatif à la « visitatie », ou « peer review », c'est-à-dire les recommandations rendues pour améliorer le fonctionnement et les pratiques du maître-architecte, des éléments font-ils référence au rôle de ce dernier dans la qualité ou l'esthétique des espaces publics ou des voiries bruxelloises ? De quelle manière comptez-vous faire évoluer cette fonction ?

Par ailleurs, un appel à projets a eu lieu en 2023 en vue de la conclusion d'un accord-cadre entre Bruxelles Mobilité et plusieurs prestataires de services pour les études et l'accompagnement d'aménagements d'espaces publics. Pourriez-vous apporter des précisions sur l'exécution de cet accord-cadre et indiquer dans quelle mesure celui-ci pourrait avoir une incidence sur l'harmonie et l'esthétique des espaces publics et des voiries ?

Estimez-vous utile de renforcer le rôle du maître-architecte du point de vue des aspects paysagers et esthétiques des espaces publics et des voiries, en ce compris les aménagements temporaires, en bonne coordination avec Bruxelles Mobilité ? Comment évaluez-vous cette fonction en la matière ?

Si cette mission devait dépasser celle du maître-architecte, allez-vous créer une nouvelle fonction ou structure d'expertise qui collaborerait avec Bruxelles Mobilité et les administrations communales afin d'orienter les nouveaux aménagements dans un souci de recherche d'esthétique, d'harmonie et d'unification du mobilier urbain employé ?

[201]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Il est clair que, dans une Région comptant vingt gestionnaires de voirie, il est plus difficile de garantir une cohérence d'ensemble et de mettre en place une esthétique qui confère une identité à la ville.

Le maître-architecte de la Région de Bruxelles-Capitale joue un rôle important dans la protection du métier d'architecte et la garantie de la qualité architecturale des grands projets immobiliers. Il est aussi d'une aide précieuse dans les procédures de concours et mobilise son réseau pour attirer des bureaux d'études variés et innovants. Bruxelles Mobilité et la STIB font d'ailleurs appel à lui pour les grands projets emblématiques pour lesquels une mission externe est nécessaire, comme la place Flagey, l'avenue de la Toison d'Or, le rond-point Schuman ou encore la place Saintelette.

Dans le cas contraire, des ressources internes sont généralement utilisées pour la conception de projets. Il est également fait appel à des marchés stocks, dont le récent accord-cadre « espaces publics », qui sera prochainement attribué. Ce marché, ouvert à tous les porteurs de projets d'espaces publics, mettra en concurrence plusieurs bureaux à chaque nouvelle mission. Mis à part la simplification des procédures administratives, l'intérêt de ce marché réside dans la cohérence susceptible de naître entre les projets de cet accord-cadre, puisqu'ils mobiliseront cinq équipes identiques sur plusieurs années, quel que soit le gestionnaire de voirie. Les projets réalisés au moyen de ressources internes prévoient la consultation du maître-architecte dans le cadre de réunions de projet associant la plupart des partenaires régionaux.

D'autres outils permettent de tendre vers une cohérence d'ensemble, mais ils sont plutôt du ressort de la secrétaire d'État Persoons. Ainsi, le Manuel des espaces publics bruxellois, en cours d'élaboration par urban.brussels, consistera en une aide à la conception. Il énoncera les principes d'aménagement de l'espace

public à l'intention de tous les concepteurs de voirie. L'ambition est de maintenir à un niveau cohérent le confort des usagers, le défi climatique, la sécurité, la qualité de l'espace ainsi que l'entretien des aménagements des rues dites génériques et des espaces publics.

En ce qui concerne la mission et le rôle du maître-architecte, le mandat du titulaire actuel prenant fin cette année, la secrétaire d'État Persoons a été chargée de soumettre prochainement au gouvernement une proposition d'organisation de la désignation du prochain maître-architecte.

[203]

J'en viens aux quatre piliers d'intervention du maître-architecte. En ce qui concerne l'organisation de concours, il faut savoir que Bruxelles Mobilité n'organise pas de concours relatifs aux espaces publics. En effet, la complexité des différents usages impose de nombreuses modifications parfois substantielles en cours de projet. La géométrie d'un projet est impossible à fixer dès le départ. Bruxelles Mobilité a donc développé une méthodologie d'appels à projets, et ce, dès le réaménagement de la place Flagey. Celle-ci permet de sélectionner plusieurs bureaux d'études (ou un consortium) sur la base d'une intention exprimée au travers d'une esquisse, sans pour autant avoir le désavantage d'une image figée par le concours. Cette méthodologie a été proposée aux différents maîtres-architectes et à chaque fois, adaptée et améliorée avec eux. Elle est cependant réservée aux projets emblématiques de la Région (place Flagey, avenue de la Toison d'Or, rond-point Schuman, place Saintelette, etc.).

Lors de la remise d'avis et de la réunion de projet, tous les projets de Bruxelles Mobilité qui nécessitent un permis d'urbanisme sont présentés au début et à la fin de leur parcours d'étude, lors d'une réunion de coordination à laquelle participent la plupart des partenaires régionaux : Bruxelles Mobilité, urban.brussels, perspective.brussels, Bruxelles Environnement, la STIB, De Lijn, etc. Le premier passage sert à définir les grandes orientations du projet. Le deuxième a pour objectif de faire valider le plan final qui sera introduit dans la demande de permis d'urbanisme. Entre ces deux réunions, Bruxelles Mobilité organise a minima trois comités d'accompagnement. Le maître-architecte ou son représentant est invité à toutes ces « réunions de projet ».

Par ailleurs, un appel à projets a eu lieu en 2023 afin que soit réalisé un accord-cadre entre Bruxelles Mobilité et plusieurs prestataires de services pour les études et l'accompagnement d'aménagements des espaces publics. Cet accord-cadre a pour objectif de revitaliser les quartiers par la création d'espaces publics de qualité et à taille humaine. Divers objectifs seront fixés dans chaque lot, de façon transversale, notamment par le truchement du principe STOP (hiérarchisation des modes de déplacement) et des plans Good Move, nature, eau ou bruit, et en optant pour une solution intégrée qui réponde à un ensemble d'enjeux urbains et environnementaux.

Notons qu'outre son approche coordonnée, l'accord-cadre apportera un gain d'efficacité pour les pouvoirs publics et pour les soumissionnaires, en diminuant le temps consacré aux procédures d'attribution de marché ou aux candidatures. Il devrait être opérationnel dans le courant de 2024.

[205]

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Vous avez expliqué la mesure dans laquelle le maître-architecte intervient dans l'espace public, lors de l'organisation de concours et, en particulier, dans l'accompagnement via une méthodologie qui semble en cours d'amélioration.

Le maître-architecte intervient ainsi dans le cadre de grands projets. Mais n'y a-t-il pas moyen de renforcer son rôle et de lui permettre d'intervenir pour tout projet de réaménagement important à Bruxelles ? Par

exemple, sur des aménagements réalisés le long de la Petite ceinture, lorsqu'ils avoisinent plusieurs places qui la jouxtent ? Le maître-architecte pourrait ainsi établir un ordre de priorité et une méthodologie.

Prenons l'exemple de la place Stéphanie qui, à mes yeux, est un véritable fiasco esthétique alors qu'il s'agit d'un haut lieu du commerce : la Région s'est contentée de placer quelques bacs de fleurs en plein milieu de la place. C'est une honte en matière d'attractivité pour ce quartier, qui mériterait pourtant d'être mis en valeur ! Le maître-architecte ne pourrait-il pas intervenir dans ces lieux ?

[207]

Par ailleurs, il serait peut-être utile de faire appel à un maître-urbaniste. À la différence d'un architecte, l'aménagement d'espaces urbains est sa compétence première. Cette possibilité mérite d'être examinée, à l'aune de toutes les questions que nous avons posées.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'ai déjà expliqué notre action et l'implication du maître-architecte dans nos projets. Il appartiendra au prochain ministre de la Mobilité ou de l'Urbanisme d'étudier vos suggestions.

- *L'incident est clos.*

[213]

QUESTION ORALE DE M. JAMAL IKAZBAN

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant la suppression annoncée de 140 places de parking dans le quartier Maritime.

QUESTION ORALE DE MME LEILA AGIC

À MME ELKE VAN DEN BRANDT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE CHARGÉE DE LA MOBILITÉ, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

concernant la suppression de 149 places de parking dans le quartier Belgica.

[217]

M. Jamal Ikazban (PS).- Les nombreux riverains molenbeekoïses qui vivent dans le quartier Maritime et qui sont concernés par le tracé du futur tram de Tour & Taxis, mais aussi par la suppression annoncée de 140 places de parking dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de la rue Picard et de la rue Vanderstichelen, ne sont pas du tout rassurés par les réponses apportées jusqu'à présent.

Contrairement à ce que vous avez affirmé, ainsi que d'autres personnes, l'inquiétude des riverains, des commerçants et de nombreuses associations, est réelle. Ils regrettent un manque de concertation. Seules trois associations ont donné leur avis. À cet égard, je fais une différence entre les associations historiques et les associations plus récentes qui se sont installées dans le quartier pour faire la promotion de certaines politiques. L'avis était favorable pour les deux premières associations et mitigé pour la dernière.

L'enquête effectuée en porte-à-porte auprès des habitants et commerçants a donné lieu à l'expression d'une véritable inquiétude de voir disparaître de nombreuses places de stationnement dans un quartier où il est déjà extrêmement difficile de trouver une place de stationnement. Par ailleurs, l'existence d'un préaccord avec la société privée Nextensa pour compenser ces disparitions en voirie n'est pas de nature à rassurer davantage une population dont le niveau socioéconomique ne pourrait pas s'accommoder de cette solution.

Je le répète, mon parti est favorable au développement de transports en commun, mais il ne peut se faire sans une réelle concertation avec toutes les parties concernées. Quant à la suppression de places de parking, il faut une réelle compensation en voirie et hors voirie, à la fois accessible à tous les budgets et à toutes les personnes à mobilité réduite, avec une accessibilité immédiate.

Pour toutes ces raisons, et à cause des réponses vagues, voire hésitantes, apportées au mécontentement des Molenbeekois concernant le tracé du futur tram de Tour & Taxis, je voudrais savoir ce que contient le préaccord avec la société privée Nextensa. Les tarifs de stationnement de cette société ne vont-ils pas étrangler une population déjà extrêmement fragilisée ? Quelle autre solution hors voirie est-elle à l'étude ? Comment expliquer que seules trois associations se soient prononcées sur le projet de réaménagement du carrefour des rues Picard et Vanderstichelen ?

[219]

Mme Leila Agic (PS).- Des inquiétudes se sont fait entendre ces derniers jours dans la commune de Jette, plus précisément autour du quartier Belgica, après l'annonce d'un plan de réaménagement qui conduirait à la suppression de 149 places de stationnement, notamment dans le cadre du déploiement de la nouvelle ligne de tram 15 et la création d'une cyclostrade dans la rue Jean-Baptiste Serkeyn, à Jette. Des riverains ont en particulier dénoncé le manque de concertation.

Le projet de création d'une nouvelle ligne de tram reliant la station de métro Belgica à la gare du Nord entraînerait à ce stade la suppression du rond-point de la place Philippe Werrie, ainsi que la réduction de 66 places de stationnement sur l'avenue Carton de Wiart et la place Philippe Werrie. Ceci, malgré les préoccupations légitimes des résidents concernant l'accessibilité et le stationnement : quiconque essaie aujourd'hui de se garer après 22 heures dans le quartier se rend compte de la difficulté d'y trouver une place en sécurité.

Le projet de la cyclostrade C223 prévoit quant à lui la mise à sens unique de la rue Jean-Baptiste Serkeyn, entraînant la suppression de 83 places de stationnement supplémentaires. Cette décision, prise sans consultation adéquate des parties prenantes, suscite, elle aussi, de vives inquiétudes quant à l'impact sur la qualité de vie des habitants et la fluidité de la circulation dans le quartier.

La réduction drastique du nombre de places de stationnement, maintenant réduit à seulement 160, si l'on tient compte de la cyclostrade rue Jean-Baptiste Serkeyn, aura forcément un impact sur la qualité de vie et l'activité économique dans le quartier. Dans un article du journal La Capitale, il est indiqué que des places hors voirie seront créées, mais sans aucune garantie que tous les habitants y auront accès, et encore moins les familles défavorisées. Cela commence à faire beaucoup pour ces habitants, sachant que dans le quartier voisin, plus de 140 places seront déjà supprimées. Et là non plus, aucun accès n'est garanti pour les familles défavorisées. Une fois de plus, ce ne seront pas les navetteurs qui seront touchés par ces mesures, mais bien les Bruxelloises et les Bruxellois, dans leur propre quartier.

[221]

Confirmez-vous le projet de supprimer 149 places de parking dans le quartier Belgica ?

Quelles consultations ont-elles été menées et, le cas échéant, combien de personnes y ont-elles participé ? Comment ont-elles été organisées et sur quel périmètre ? L'incidence de ces suppressions s'étendrait en effet bien au-delà des deux rues citées et du rond-point de la place Philippe Werrie.

Quel est le calendrier prévu pour les travaux ?

Garantissez-vous des places de stationnement hors voirie avant de commencer les travaux ? Quels seront les coûts de ces places ? Comment allez-vous garantir leur accessibilité aux personnes et ménages défavorisés ?

Sur quelle base les auteurs du projet affirment-ils que le trafic autour du rond-point est de faible intensité ?

[223]

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je comprends que la suppression de places de stationnement suscite des inquiétudes auprès des riverains et des commerçants.

Un des objectifs du projet est de rendre la rue Picard plus sûre et agréable, avec l'arrivée du tram et l'ajout d'espaces végétalisés, qui diminuera l'impact des fortes chaleurs. Ces bénéfices profiteront aussi aux riverains et commerçants. Nous devons toutefois aussi être capables de répondre à leurs inquiétudes concernant la suppression de places. Il serait en effet regrettable qu'un beau projet, qui est nécessaire sur cet axe, ne soit pas réalisé, faute de solutions à la problématique du stationnement.

Comme vous le savez, parking.brussels, l'Agence régionale du stationnement, est chargée d'accompagner les projets de réaménagement des communes et de la Région, et de les aider à compenser les places supprimées en voirie en mettant à disposition des places hors voirie, lorsque cela se justifie. C'est bien le cas, en l'occurrence, puisque de nombreuses places seront supprimées. Dans son étude sur le stationnement, parking.brussels a d'ailleurs observé un taux d'occupation des places en voirie suffisamment élevé pour justifier une compensation hors voirie.

C'est pourquoi l'agence a pris contact avec plusieurs propriétaires de parkings hors voirie dans le quartier pour explorer les opportunités. Il s'avère que la piste la plus pertinente à ce stade est le parking de Nextensa sur le site de Tour & Taxis. Cette société serait prête à louer une série de places à l'Agence du stationnement. Les modalités de l'opération doivent encore être discutées, mais Nextensa a donné son accord de principe. Les autres solutions explorées (Aldi, Centre communautaire Maritime et KBC) n'ont pas été adoptées pour diverses raisons : soit le parking était trop petit, soit il était déjà rempli ou en mutation.

Le prix pour les riverains doit également encore être fixé et nous y travaillons, notamment à la demande de la bourgmestre de la commune. C'est la Région, via parking.brussels, qui déterminera le prix, et non le partenaire privé. Bruxelles-Capitale négocie par le biais de parking.brussels, dans un cadre bien défini qui tient compte de divers aspects.

En ce qui concerne les trois associations, les moments participatifs étaient ouverts à tous et les associations y étaient les bienvenues. D'autres associations que celles auxquelles vous avez fait allusion, par exemple l'asbl Walk, le Centre communautaire Maritime et l'église La Nouvelle Jérusalem ont aussi donné leur avis par l'intermédiaire de leurs membres qui suivent la lettre d'informations du projet ou ont participé aux séances d'information.

[225]

Les commerçants n'ont pas seulement été représentés au travers des associations. Grâce au porte-à-porte assuré par Bruxelles Mobilité, nombre d'entre eux ont participé aux séances et formulé des commentaires sur le projet, soulignant notamment l'importance du stationnement dans le quartier. Des modifications du plan et des sens de circulation ont également été apportées sur cette base.

Précisons que 180 francophones et 117 néerlandophones se sont abonnés à la lettre d'information et que la plupart d'entre eux sont venus aux séances d'information.

Le projet du réaménagement de la rue Serkeyn, et plus globalement du tracé de la cyclostrade C223 depuis le parc de la L28 jusqu'à Anderlecht, est mené par Beliris et se situe sur une voirie communale. Bruxelles Mobilité ne se charge dès lors que des traversées sur les différentes voiries régionales que l'axe croisera.

Beliris a néanmoins collaboré avec la commune de Jette sur ce dossier. Outre le passage de la cyclostrade, le projet de la rue Serkeyn vise également à accroître la sécurité des piétons, à végétaliser l'espace public et donc, à améliorer globalement la qualité de la rue.

De nombreux comités d'accompagnement autour du projet du tram 15 ont été mis en place, en présence des pouvoirs publics tels que les communes, parking.brussels ou encore urban.brussels. Une présentation ouverte à l'entrée du centre commercial situé rue du Hainaut a été organisée pour récolter les remarques des riverains.

En outre, des toutes-boîtes ont été distribués dans les zones immédiatement impactées par le projet ; l'événement a également été annoncé dans le journal communal de Jette afin de toucher un maximum de personnes dans un périmètre bien plus large que le projet.

Les travaux du tram 15 sont prévus entre 2026 et 2029. Nous nous en remettons à Beliris pour le calendrier prévisionnel des travaux de la cyclostrade.

Je n'ai jamais affirmé que le trafic autour du rond-point était peu intense. Un comptage ainsi qu'une étude « origine-destination » ont été réalisés afin de déterminer l'intensité du trafic ainsi que les flux principaux (tous modes confondus).

[227]

M. Jamal Ikazban (PS).- Vos réponses ne me rassurent pas du tout. Tous les habitants du quartier veulent que la rue Picard soit plus sûre et plus agréable. Ils souhaitent également que l'espace soit partagé entre tous les utilisateurs, sans oublier les automobilistes. Aujourd'hui, aucune solution concrète n'est apportée au problème du stationnement, que ce soit en voirie ou hors voirie. Cent quarante places sont supprimées rien que dans la partie dont j'ai parlé. Or, le quartier compte beaucoup de personnes à mobilité réduite et de familles monoparentales. Il est donc inadmissible d'aller de l'avant sans prévoir de solutions de stationnement.

On ne sait toujours pas si les riverains auront accès gratuitement, ou aux mêmes conditions qu'avec leur carte de stationnement, au parking de la société Nextensa, que vous avez évoqué. C'est pourtant la moindre des choses ! Non seulement on gêne les personnes qui n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture, mais en plus, on laisse la colère s'amplifier dans ce quartier, ce qui a pour effet que les habitants en viennent à refuser l'aménagement de l'espace public, et même la mise en place de la nouvelle ligne de tram.

Aucune réponse concrète n'a été apportée lors des réunions de concertation auxquelles j'ai assisté. Je passe sur certains aspects, comme le passage du tram dans la rue Vanderstichelen, beaucoup plus étroite, qui ne manquera pas de provoquer des vibrations dans les habitations.

Tout le monde est favorable au projet d'embellissement, mais tant que les problèmes de stationnement n'auront pas été résolus, certains habitants continueront à s'y opposer.

[229]

Mme Leila Agic (PS).- Vous avez concentré votre réponse sur le projet de cyclostrade C223 géré par Beliris. Qu'en est-il de mes autres questions ?

Confirmez-vous ou non que le passage du tram au niveau de l'avenue Carton de Wiart et de la place Philippe Werrie va nécessiter la suppression du rond-point et de 66 places de parking ? Il y a énormément de commerces autour de ce rond-point et sur l'avenue Carton de Wiart. La suppression de places de stationnement provoquera encore davantage de problèmes de circulation qu'actuellement.

Je n'ai pas obtenu de réponses à ces questions, et pas davantage concernant le nombre de personnes qui ont répondu à la consultation.

Qu'en est-il enfin des autres solutions pour les Jettois qui vivent et se garent à proximité de la place Philippe Werrie et de l'avenue Carton de Wiart ? Vous avez répondu concernant Tour & Taxis, mais n'imaginez pas que les gens qui habitent sur l'avenue Carton de Wiart iront se garer là !

Vous avez répété trois fois que Beliris est chargé de la cyclostrade, mais concernant le reste du projet, hormis la date de 2026, je n'ai reçu aucune réponse. Cela signifie-t-il que le projet n'est pas abouti ?

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- J'essaie de répondre au mieux aux nombreuses questions qui me sont posées, dans le temps qui m'est donné.

(Remarques de Mme Agic)

Laissez-moi le temps de donner le reste de ma réponse, s'il vous plaît !

Le projet implique effectivement la suppression de 60 places de parking dans la zone Belgica. La compensation de la perte de places en voirie dans cette zone n'est pas liée au projet de collaboration avec Nextensa, qui concerne la zone de la rue Picard. Nous ferons également de notre mieux pour compenser la perte de places de stationnement dans la zone Belgica. Cela suit son cours.

[233]

M. Jamal Ikazban (PS).- Vous ne devez pas vous contenter de faire votre mieux. J'estime que, pour continuer à réaliser des projets de ce type, offrir une solution de stationnement raisonnable et financièrement accessible à ces populations est une condition sine qua non.

Mme Leila Agic (PS).- Je souhaite qu'il soit dûment consigné, dans le procès-verbal de cette réunion, que la ministre répond simultanément aux deux questions sur la demande expresse de son cabinet. Si les questions n'avaient pas été jointes, peut-être y aurait-il eu suffisamment de temps pour nous répondre avec calme.

Mme Elke Van den Brandt, ministre.- Je regrette mon emportement.

- Les incidents sont clos.

[241]